



Exmo. Senhor
Presidente da Comissão Especializada Permanente de
Economia
Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores
Rua Marcelino Lima
9901-858 HORTA
E-mail: assuntosparlamentares@alra.pt

Vossa Referência	Data	Nossa Referência	Data
V/Ref.ª S/1951/2022	21/06/2022	SAI-S4/2022/40	21/07/2022

ASSUNTO: Parecer sobre as alterações ao modelo de atribuição do Subsídio Social de Mobilidade, expressas nas Antepropostas de Lei nº 11/XII e nº12/XII e no Projeto de Resolução nº 120/XII

Ex.mo Senhor,

Em resposta ao V/ofício, com referência S/1951/2022, de 21 de junho de 2022, junto se envia o parecer da SATA Internacional – Azores Airlines, na sua qualidade de operadora das rotas entre o Continente e os Açores e entre esta Região e a da Madeira, sobre o assunto em título.

Com os melhores cumprimentos,

Presidente do Conselho de Administração

DocuSigned by:

26709F459333409...

Luís Manuel da Silva Rodrigues

Sede
Av. Infante D. Henrique, 55-4º
9500-769 Ponta Delgada
Açores - Portugal
Tel. 351 296 209 750
Fax. 351 296 209 752
Capital Social € 5.000.000,00
Matrícula nº CRC Ponta Delgada 512 029 393
Pessoa Coletiva 512 029 393



Parecer da **SATA Internacional – Azores Airlines** sobre as alterações ao modelo de atribuição do Subsídio Social de Mobilidade, expressas nas Antepropostas de Lei nº 11/XII e nº12/XII e no Projeto de Resolução nº 120/XII

Resumo

O Grupo SATA foi solicitado pela Comissão Especializada de Economia da Assembleia Legislativa Regional dos Açores para dar o seu Parecer sobre as alterações ao modelo de atribuição do Subsídio Social de Mobilidade (SSM), expressas nas Antepropostas de Lei nº 11/XII e nº12/XII e no Projeto de Resolução nº 120/XII.

De forma sumária, a Anteproposta de Lei nº 11/XII e o Projeto de Resolução nº 120/XII visam alterar o modelo atual, de modo a que o desconto nas passagens dos residentes e estudantes sejam feitos pelas transportadoras, no ato da compra dos bilhetes, sendo estas a garantir a elegibilidade dos mesmos e, posteriormente, receber do Estado os montantes descontados.

Em abstrato, tal solução apenas parece favorecer os beneficiários, mas transfere para as transportadas aéreas um enorme peso burocrático, custos acrescidos e riscos financeiros, o que não é compatível com o atual ambiente competitivo dos mercados liberalizados, levando a distorções e criando barreiras à entrada e eventual saída de companhias aéreas. Em última análise, o mais provável é o aumento do custo para as companhias aéreas ser refletido no preço dos bilhetes e crescer assim o custo total para o Estado.

Convém igualmente não esquecer que a Azores Airlines está obrigada a um processo de privatização no âmbito do processo de aprovação do seu Plano de Reestruturação. A eventual alteração do modelo de SSM, com os encargos adicionais para a companhia, pode comprometer esse processo ou pelo menos torná-lo muito menos atraente para qualquer parceiro estratégico.

Parece-nos que o atual modelo tem muitas virtualidades e que os objetivos de simplificação e de minimização de eventuais fraudes, que nortearam as iniciativas em apreço, poderão ser atingidos de outra forma, nomeadamente através da digitalização dos processos, numa relação direta entre o Cidadão e o Estado.

Quanto à Anteproposta de Lei nº 12/XII, ela tem como objetivos uniformizar os modelos das duas Regiões Autónomas, aproximando o dos Açores ao da Madeira, e descentralizar o processo de pagamento para a alçada dos respetivos Governos Regionais. Neste modelo, as transportadoras não seriam envolvidas no processo.

A este respeito e salvo melhor opinião, não vê razão poderosa para uma diferença de modelo de atribuição do Subsídio Social de Mobilidade na Madeira e nos Açores.

Sede
Av. Infante D. Henrique, 55-4º
9500-769 Ponta Delgada
Açores - Portugal
Tel. 351 296 209 750
Fax. 351 296 209 752
Capital Social € 5.000.000,00
Matrícula nº CRC Ponta Delgada 512 029 393
Pessoa Coletiva 512 029 393



Índice

1.	Introdução	3
2.	Enquadramento sobre o atual modelo de SSM.....	4
2.1.	Princípios aplicáveis aos auxílios sociais ao transporte.....	4
2.2.	Modelo de SSM na Região Autónoma dos Açores (RAA)	5
2.3.	Processo legislativo em curso na Região Autónoma da Madeira (RAM).....	5
3.	Breve retrospectiva sobre os modelos de subsídio às passagens aéreas.....	8
3.1.	RAA	8
3.2.	RAM	9
4.	Características do atual modelo de SSM	10
4.1.	RAA	10
4.1.1.	Beneficiários do SSM na RAA.....	10
4.1.2.	Valores do SSM na RAA	10
4.1.3.	Pagamento do SSM na RAA	11
4.2.	RAM	11
4.2.1.	Beneficiários do SSM na RAM	11
4.2.2.	Valores do SSM na RAA	11
4.2.3.	Pagamento do SSM na RAM	12
4.3.	Principais diferenças entre os modelos da RAA e da RAM	13
5.	Objetivos gerais das propostas de alteração ao atual modelo e seus impactos	14
5.1.	Anteproposta de Lei nº 11/XII	14
5.2.	Anteproposta de Lei n.o 12/XII.....	16
5.3.	Projeto de Resolução nº 120/XII	17
6.	Sugestão para simplificação do atual sistema	19
7.	Conclusões.....	20

1. Introdução

O presente Parecer tem como objetivo responder à solicitação da Comissão Especializada de Economia da Assembleia Legislativa Regional dos Açores, relativamente a propostas de alteração ao atual modelo de atribuição do SSM, expressas nas Antepropostas de Lei nº 11/XII e nº12/XII e no Projeto de Resolução nº 120/XII.

A SATA Internacional – Azores Airlines, doravante designada SATA, pretende contribuir para o debate sobre o tema, visto que a sua missão está centrada nas ligações aéreas com os Açores, estando naturalmente comprometida com a mobilidade dos residentes, bem como as acessibilidades a esta Região.

Efetivamente, a SATA opera todas as rotas regulares existentes entre os Açores e o restante território nacional, objeto do atual Subsídio Social de Mobilidade (SSM), tanto as liberalizadas com as sujeitas a obrigações de serviço público:

Rotas liberalizadas

(conforme Comunicação da Comissão 2015/C 27/05 de 27 de janeiro de 2015)

Lisboa - Ponta Delgada – Lisboa

Lisboa – Terceira – Lisboa

Porto – Ponta Delgada – Porto

Porto – Terceira – Porto

Rotas sujeitas a obrigações de serviço público

(conforme Comunicação da Comissão 2015/C 27/4 de 27 de janeiro de 2015)

Funchal – Ponta Delgada – Funchal

Lisboa – Horta – Lisboa

Lisboa – Pico – Lisboa

Lisboa – Santa Maria – Lisboa

A SATA também já operou as rotas regulares entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira (RAM), nas quais também é aplicado um sistema de SSM.

É, pois, com base na nossa experiência e tendo presente a nossa missão de servir os Açores que emitimos no nosso Parecer, o qual se encontra estruturado nos seguintes pontos:

- Enquadramento sobre o atual modelo de SSM
- Breve retrospectiva sobre os modelos de subsídio às passagens aéreas
- Características do atual sistema de SSM
- Objetivos gerais das propostas de alteração ao atual modelo e seus impactos
- Sugestões para simplificação do atual sistema

No final, são apresentadas as principais conclusões do Parecer.

2. Enquadramento sobre o atual modelo de SSM

2.1. Princípios aplicáveis aos auxílios sociais ao transporte

Os princípios aplicáveis aos auxílios sociais ao transporte para habitantes de regiões periféricas encontram-se previstos no artigo 51º do Regulamento (UE) nº 651/2014 da Comissão, de 16 de junho de 2014, nos termos seguintes:

“1. Os auxílios aos transportes aéreos e marítimos de passageiros devem ser compatíveis com o mercado interno, na aceção do artigo 107.º, nº2, alínea a), do Tratado, e devem ser isentos da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, nº3, do Tratado, desde que preencham as condições estabelecidas no presente artigo e no capítulo I.

2. A totalidade do auxílio deve ser em benefício dos consumidores finais que tenham a sua residência habitual em regiões periféricas.

3. Os auxílios devem ser concedidos para o transporte de passageiros numa rota que estabeleça a ligação entre um aeroporto ou porto situado numa região periférica e outro aeroporto ou porto situado no Espaço Económico Europeu.

4. Os auxílios devem ser concedidos sem discriminação em razão da identidade da transportadora ou do tipo de serviço, bem como sem limitação no que respeita à rota precisa com destino à região periférica ou a partir dela.

5. Os custos elegíveis devem ser o preço de um bilhete de ida e volta, com destino à região periférica ou a partir dela, incluindo todas as taxas e encargos faturados pela transportadora ao consumidor.

6. A intensidade de auxílio não deve exceder 100% dos custos elegíveis.”

O auxílio social à mobilidade ou subsídio social de mobilidade (SSM) constitui um processo de auxiliar os residentes das regiões periféricas nas suas deslocações de forma a reduzir as desvantagens inerentes aos custos da periferia, visando contribuir para a coesão social e territorial.

Aplicam-se mais frequentemente nas rotas liberalizadas, como acontece nas ligações entre São Miguel e Terceira e o continente ou nas ligações entre o continente e a Região Autónoma da Madeira.

Trata-se de rotas a funcionar em regime concorrencial, baseado no livre acesso ao mercado e na liberalização das tarifas, pelo que, em certas épocas de maior procura, se pode fazer sentir um maior peso dos custos da periferia para os residentes.



No entanto, o SSM também se pode aplicar em rotas sujeitas a Obrigações de Serviço Público (OSP), sobretudo quando não está contemplada a atribuição de compensação financeira às transportadoras, como é o caso das rotas entre Pico, Horta, Santa Maria e Lisboa.

2.2. Modelo de SSM na Região Autónoma dos Açores (RAA)

No caso dos Açores, o modelo de SSM em vigor foi introduzido pelo Decreto-Lei nº 41/2015 de 24 de março, e pela Portaria nº 95-A/2015 de 27 de março.

O preâmbulo do Decreto-Lei sublinhava que:

“O presente decreto-lei implementa um novo modelo de auxílio social de mobilidade aos passageiros residentes, residentes equiparados e aos passageiros estudantes, caracterizado por ser um subsídio de valor variável, por viagem entre o continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira, atribuído direta e posteriormente aos beneficiários que o solicitem, mediante prova de elegibilidade, à entidade designada pelo Governo para proceder ao respetivo pagamento.”

O modelo em vigor tem alguns aspectos muito positivos:

- Garante uma grande transparência nas relações entre as transportadoras e o Estado. Não há qualquer canalização de subsídios para as companhias aéreas que não tem qualquer intervenção no processo de subsidiação, o qual decorre exclusivamente entre o Cidadão e o Estado;
- É um modelo que não causa dificuldades de aceitação a nenhuma transportadora, qualquer que seja o tipo de serviço que preste. E, por conseguinte, não obstaculiza a entrada de novas transportadoras nas rotas, que funcionam em plena concorrência com livre acesso ao mercado e liberalização tarifária;
- Não tem custos administrativos para as transportadoras com a recolha e envio de elementos para o Estado, nem para este com a verificação e controlo desses elementos;
- Não proporciona atrasos nos reembolsos do Estado para as transportadoras que, no passado, no modelo anterior, chegavam a ser muito significativos, quer no que respeita a atrasos, quer quanto aos montantes envolvidos, causando evidentes problemas financeiros às transportadoras;
- Do lado dos passageiros, residentes e estudantes, têm a vantagem de permitir a livre escolha do tipo de tarifa e da companhia a utilizar.

As principais queixas dos passageiros beneficiários têm a ver com a necessidade do adiantamento ou pagamento da totalidade da tarifa, sendo o reembolso do SSM à posteriori, bem como com a necessidade de deslocação fisicamente a um balcão dos CTT para obter o reembolso.

2.3. Processo legislativo em curso na Região Autónoma da Madeira (RAM)

Em 4 de Maio de 2017, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira aprovou a Resolução nº 13/2017/M, que *“Apresenta à Assembleia da República a proposta de lei que procede à primeira alteração ao Decreto-Lei nº 134/2015, de 24 de julho, que regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos e marítimos entre o continente e a Região Autónoma da*

Sede
 Av. Infante D. Henrique, 55-4º
 9500-769 Ponta Delgada
 Açores - Portugal
 Tel. 351 296 209 750
 Fax. 351 296 209 752
 Capital Social € 5.000.000,00
 Matrícula nº CRC Ponta Delgada 512 029 393
 Pessoa Coletiva 512 029 393





Madeira e entre esta e a Região Autónoma dos Açores, prosseguindo objetivos de coesão social e territorial a qual foi publicada no Diário da República, 1ª série de 1 de Junho de 2017.”

Na fundamentação da Proposta afirmava-se que:

“O desembolso que é necessário efetuar por parte de quem viaja torna proibitivo o acesso ao território continental, fazendo com que em muitas épocas os madeirenses se sintam impossibilitados de para lá viajar. Não são acatados os reais direitos de continuidade aos madeirenses e porto-santenses que se deslocam por questões profissionais, de saúde ou estudantis.”

O objetivo da alteração era que os beneficiários do SSM pagassem, no ato da compra da viagem, apenas os máximos a cargo do passageiro - 86 euros para residentes e 65 euros para estudantes, no caso das deslocações ao continente, ou 119 euros e 89 euros, respectivamente, no caso das deslocações aos Açores. As companhias aéreas e os seus agentes ficariam com o encargo de solicitar o reembolso do SSM.

Depois de um processo legislativo demorado, com múltiplos pareceres e alterações, que se encontram disponíveis no site da Assembleia da República, viria a ser aprovada, por unanimidade, a Lei nº 105/2019, de 6 de setembro, para produzir efeitos com a entrada em vigor do Orçamento de Estado de 2020.

Esta Lei contemplava no essencial as alterações propostas pela Assembleia Legislativa Regional da Região Autónoma da Madeira, porém nunca chegou a ser aplicada.

Em 24 de Março de 2022, foi publicado o Decreto-Lei nº 28/2022 que *“Estabelece um regime transitório para a atribuição do subsídio social de mobilidade, no âmbito dos serviços aéreos e marítimos entre o continente e a Região Autónoma da Madeira e entre esta e a Região Autónoma dos Açores”*

Genericamente, este regime transitório consiste em repor o modelo que tinha sido alterado pela Assembleia da República, com a fundamentação seguinte:

“Da referida alteração resultam modificações substantivas ao processo de atribuição do SSM, as quais impediram até ao momento presente a operacionalização plena do novo regime.

Ora, considerando o papel agora atribuído às companhias aéreas ou marítimas, como uma nova e terceira entidade no processo de atribuição do SSM, na medida em que o regime atualmente em vigor prevê o pagamento pelos beneficiários de um valor fixo no ato da compra, devendo ser a companhia de transportes a submeter, posteriormente, o pedido de reembolso (independentemente de o passageiro ter realizado a viagem ou não), sendo ainda o passageiro obrigado a devolver o valor do SSM ao Estado em caso de não utilização efetiva do bilhete no prazo de um ano, e considerando ainda outras alterações substanciais dos termos da atribuição do subsídio, que revelaram constrangimentos adicionais de índole mais prática, nomeadamente:

- I. A limitação da liberdade contratual das partes (que passou a estar condicionada pela obrigação de as companhias de transportes transacionarem os bilhetes a um valor máximo permitido);*
- II. A falta de previsão da entidade com poderes de fiscalização da utilização dos bilhetes pelos beneficiários; e*

Sede
Av. Infante D. Henrique, 55-4º
9500-769 Ponta Delgada
Açores - Portugal
Tel. 351 296 209 750
Fax. 351 296 209 752
Capital Social € 5.000.000,00
Matrícula nº CRC Ponta Delgada 512 029 393
Pessoa Coletiva 512 029 393





- III. *A falta de determinação das regras para o procedimento de devolução do SSM em caso de não utilização, revela-se fulcral que estes novos procedimentos, associados ao pagamento do SSM, sejam sujeitos a um processo de concretização e redefinição, por forma a permitir a aplicação plena no novo regime resultante da revisão efetuada.”*

Este processo legislativo mostra a complexidade do assunto e a necessidade de serem ponderados e acautelados múltiplos aspectos.

O nº 1 do artigo 18º do Decreto-Lei nº 28/2022 prevê que este regime transitório vigore até 31 de dezembro de 2022, pelo que, aparentemente, o assunto continua a ser trabalhado para ultrapassar os problemas identificados.

Salvo melhor opinião, não vê razão poderosa para uma diferença de modelo de atribuição do SSM da Madeira e dos Açores.

Eventualmente, em vez de se iniciar um processo legislativo complexo e moroso para alterar o processo de SSM a aplicar nos Açores, talvez fosse mais razoável participar no processo que estará em curso relativamente ao SSM para a Madeira.

3. Breve retrospectiva sobre os modelos de subsídio às passagens aéreas


De forma a enquadrar o atual modelo e como este derivou de uma progressiva abertura das rotas até à liberalização que existe atualmente naquelas que têm maior volume de tráfego, apresenta-se uma breve retrospectiva sobre os modelos de subsídio às passagens aéreas para os passageiros residentes ou equipados nas Regiões Autónomas, bem como os estudantes que deslocam e entre a sua residência e o estabelecimento de ensino.

3.1. RAA

Em 1999, quando a SATA começou a operar voos regulares entre o continente e os Açores e entre esta Região e a da Madeira, vigoravam OSP, sendo que as transportadoras eram selecionadas através de concurso público internacional, vinculando-se em exclusividade às rotas, através de um contrato de concessão, por um determinado período. Neste modelo, que durou até 2005, os preços eram fixados, incluindo as tarifas de residentes e de estudantes, bem como horários, frequências e capacidades mínimas, para além de outros requisitos relativos à prestação do serviço. Era um modelo de exclusividade, em que as transportadoras tinham direito a uma compensação financeira resultante do défice de exploração, nos termos e condições regulamentadas.

Em 2005, houve uma alteração ao modelo, passando as rotas a estar acessíveis a qualquer transportadora europeia, mas mantendo OSP para todas elas. Na prática, deixou de haver concurso público para a concessão das rotas em regime de exclusividade. As transportadoras interessadas apenas tinham de apresentar um plano anual que cumprisse com as obrigações impostas, muito semelhantes às que vigoravam desde 1999,

Sede
 Av. Infante D. Henrique, 55-4º
 9500-769 Ponta Delgada
 Açores - Portugal
 Tel. 351 296 209 750
 Fax. 351 296 209 752
 Capital Social € 5.000.000,00
 Matrícula nº CRC Ponta Delgada 512 029 393
 Pessoa Coletiva 512 029 393





incluindo a fixação de preços para residentes e estudantes, e passaram a poder celebrar acordos de *code-share*. Este modelo, que vigorou entre 2005 e 2015, previa o pagamento de um subsídio ao bilhete de residente e de estudante, de valor fixo, consoante o percurso e o tipo de passageiro, pago às transportadoras, que faziam prova das elegibilidades perante Estado Português. Era um processo altamente burocrático e complexo, não isento de fraudes, ou simples erros na inserção dos dados, potenciados pela diversidade de canais de distribuição (outras companhias, agentes de viagem, *online* e *offline*) e no qual as transportadoras acabavam por ser penalizadas, não só porque perdiam parte dos subsídios como tinham de empregar meios humanos e técnicos para gerir todo o processo.

A partir de 29 de março de 2015, pela Comunicação da Comissão 2015/C 27/05 de 27 de janeiro de 2015, as OSP para as rotas entre Continente e os aeroportos de Ponta Delgada e da Terceira foram revogadas. Na prática, as rotas foram liberalizadas, pelo que os preços passaram a ser livres, tendo sido instituído um modelo de SSM, pago pelo Estado diretamente aos beneficiários, sem intervenção das transportadoras. Após a liberalização, observou-se novas entradas no mercado, designadamente a Ryanair, a easyJet, que, entretanto, saiu, e mais recentemente a Transavia.

Com efeitos a partir também de 29 de março de 2015, através da Comunicação da Comissão 2015/C 27/4 de 27 de janeiro de 2015, nas rotas entre Lisboa e os aeroportos da Horta, Pico e Santa Maria, bem como entre o Funchal e Ponta Delgada, foram mantidas OSP, de acesso livre a qualquer transportadora europeia, como já existia. Para além de obrigações em termos de horários, frequências, e outros requisitos em termos semelhantes às anteriores, os preços são livres, exceto para residentes e estudantes, cujos valores máximos para três tipos de tarifas são apresentados na tabela que se segue.

Tipo de Passageiro e Tarifa	Percurso	
	Entre os Açores e o Continente	Entre os Açores e a Madeira
Residente ou Equiparado – Económica sem restrições	268€ RT ou 134€ OW	238€ RT ou 119€ OW
Residente ou Equiparado - Semi-flexível	50% a 75% do valor de referência económica s/em restrições	50% a 75% do valor de referência económica s/em restrições
Residente ou Equiparado – Promocional	134€ RT ou 67€ OW	119€ RT ou 59,50€ OW
Estudante – Económica sem restrições	198€ RT ou 99€ OW	178€ RT ou 89€ OW
Estudante - Semi-flexível	50% a 75% do valor de referência económica s/em restrições	50% a 75% do valor de referência económica s/em restrições
Estudante - Promocional	99€ RT ou 49,50€ OW	89€ RT ou 44,50€ OW

Legenda: RT – *Round-trip* (ida e volta); OW – *One-way* (ida)

Não obstante a fixação de preços para estes passageiros, eles são beneficiários do SSM, através do mesmo sistema implementado nas rotas liberalizadas. As transportadoras não recebem qualquer compensação do Estado pelas obrigações impostas. A SATA foi a única empresa a manter-se nas rotas e, como é público, pelo facto de serem deficitárias, o modelo terá de ser revisto, sob pena de não haver transportadoras interessadas em operá-las.

Sede
 Av. Infante D. Henrique, 55-4º
 9500-769 Ponta Delgada
 Açores - Portugal
 Tel. 351 296 209 750
 Fax. 351 296 209 752
 Capital Social € 5.000.000,00
 Matrícula nº CRC Ponta Delgada 512 029 393
 Pessoa Coletiva 512 029 393





3.2. RAM

Tal como nos Açores, houve uma abertura gradual do mercado entre o continente e a RAM.

No ano 2000, quando a SATA começou a operar ligações regulares entre o continente e a RAM, vigorava um modelo de OSP, aberto a qualquer transportadora europeia, através do qual eram fixados preços, além de frequências e capacidades mínimas, bem como outras imposições na prestação do serviço, sendo que os residentes e estudantes beneficiavam de um desconto sobre determinadas tarifas, no ato da compra e mediante a prova de elegibilidade. Posteriormente, as transportadoras aéreas requeriam ao Estado o pagamento de um subsídio ao bilhete, em valor fixo, consoante o passageiro transportado fosse passageiro ou estudante, e tinham de evidenciar as provas de elegibilidade.

As OSP impostas aos serviços aéreos regulares entre o continente e a RAM (Lisboa/Funchal/Lisboa, Porto/Funchal/Porto e Lisboa/Porto Santo/Lisboa) cessaram a 23 de abril de 2008. Em resultado desta liberalização, os preços passaram a ser livres, tendo sido criado um regime de auxílio social ao transporte de passageiros residentes ou equiparados e estudantes.

Foi neste contexto de liberalização que entraram novas companhias no mercado entre o continente e a RAM, designadamente a easyJet e a Transavia e, mais recentemente, a Ryanair.

4. Características do atual modelo de SSM

4.1. RAA

O atual SSM, aplicável a todas as rotas áreas entre o Continente e os Açores e entre esta Região e a da Madeira, sejam liberalizadas, sejam objeto de OSP, é regulado pelo **Decreto-Lei n.º 41/2015**, de 24 de março e pela **Portaria n.º 95-A/2015**, de 27 de março.

4.1.1. Beneficiários do SSM na RAA

Os beneficiários são os passageiros residentes e residentes equiparados na RAA, bem como aos passageiros estudantes que, ali residindo, efetuem os seus estudos em estabelecimentos de ensino situados noutras regiões, ou que, sendo residentes de outras regiões, ali desenvolvam os seus estudos, realizando, para esse efeito, viagens nas referidas ligações, e que satisfaçam os critérios de elegibilidade previstos no **Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março**.

4.1.2. Valores do SSM na RAA

Trata-se de um auxílio social ao transporte de intensidade variável, cujo valor tem por referência o custo elegível e o valor máximo estabelecido por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do transporte aéreo, após audição prévia dos órgãos do governo próprio RAA. Não é atribuído SSM sempre que o custo elegível seja de montante igual ou inferior ao valor máximo estabelecido.

Sede
Av. Infante D. Henrique, 55-4º
9500-769 Ponta Delgada
Açores - Portugal
Tel. 351 296 209 750
Fax. 351 296 209 752
Capital Social € 5.000.000,00
Matrícula nº CRC Ponta Delgada 512 029 393
Pessoa Coletiva 512 029 393





- “Custo elegível” - o preço do bilhete, podendo ser one-way (OW) ou round-trip (RT), expresso em euros, pago às transportadoras aéreas ou aos seus agentes pelo transporte do passageiro, desde que respeite a lugares em classe económica, corresponda ao somatório das tarifas aéreas, das taxas aeroportuárias e de eventuais encargos faturados ao passageiro que decorram de recomendações International Air Transport Association (IATA) ou de imposições legais, tais como a taxa de emissão de bilhete e a sobretaxa de combustível, excluindo os produtos e os serviços de natureza opcional, nomeadamente, bagagem de porão, quando esta tenha uma natureza opcional, excesso de bagagem, marcação de lugares, check-in, embarque prioritário, seguros de viagem, comissões bancárias, bem como outros encargos incorridos após o momento de aquisição do bilhete. (DL nº41/2015)

Os valores máximos estabelecidos na Portaria nº 95-A/2015, de 27 de março, são os indicados na tabela seguinte:

Tipo de passageiro	Percurso ida e volta	
	Entre os Açores e o Continente	Entre os Açores e a Madeira
Residente ou equiparado	134,00€	119,00€
Estudante	99,00€	89,00€

O valor do SSM, conforme definido na Portaria nº 95-A/2015, corresponde à diferença entre o “custo elegível” e os valores máximos acima indicados, por viagem de ida e volta (*round-trip*).

4.1.3. Pagamento do SSM na RAA

O pagamento do SSM é efetuado presencialmente nas lojas da empresa CTT, diretamente ao beneficiário, até 90 dias após a realização da viagem de regresso, mediante a seguinte documentação:

- Bilhete da viagem (cartão de embarque aéreo);
- Fatura e recibo ou fatura-recibo da compra do bilhete, com a informação sobre os vários elementos do custo elegível;
- Documento que comprove que o domicílio fiscal é nos Açores (cartão de cidadão ou cartão de contribuinte);
- Documento que comprove a identidade do beneficiário (cartão de cidadão, bilhete de identidade ou passaporte);
- Se for residente equiparado, acresce uma declaração que comprove a situação profissional, emitida pela entidade pública ou privada para a qual trabalha (o governo regional ou uma empresa, por exemplo, situada nos Açores);
- Se for estudante, acresce o certificado de matrícula, emitido pelo estabelecimento de ensino que frequenta (uma escola do 1.º ciclo ou uma universidade, por exemplo), que comprove que frequenta um curso desse estabelecimento no ano letivo correspondente à data da viagem.

Sede
 Av. Infante D. Henrique, 55-4º
 9500-769 Ponta Delgada
 Açores - Portugal
 Tel. 351 296 209 750
 Fax. 351 296 209 752
 Capital Social € 5.000.000,00
 Matrícula nº CRC Ponta Delgada 512 029 393
 Pessoa Coletiva 512 029 393





4.2. RAM

O **Decreto-lei n.º 28/2022**, de 24 de março, regula a atribuição de um SSM aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos e marítimos entre o continente e a RAM e entre esta Região e a RAA.

4.2.1. Beneficiários do SSM na RAM

Os beneficiários são os passageiros residentes e residentes equiparados na RAM, bem como aos passageiros estudantes que, ali residindo, efetuem os seus estudos em estabelecimentos de ensino situados noutras regiões, ou que, sendo residentes de outras regiões, ali desenvolvam os seus estudos, realizando, para esse efeito, viagens nas referidas ligações, e que satisfaçam os critérios de elegibilidade previstos no referido Decreto-Lei n.º 28/2022, de 24 de março. Os residentes equiparados incluem os menores os menores de idade que não tenham residência habitual na RAM, desde que um dos progenitores tenha residência habitual nesta Região, algo que não está previsto na RAA.

4.2.2. Valores do SSM na RAA

Trata-se de um auxílio social ao transporte de intensidade variável, cujo “valor máximo a suportar pelos beneficiários corresponde aos montantes de referência, acrescendo, se for o caso, a quantia que exceder o valor máximo do custo elegível para aplicação do subsídio.” (DL nº28/2022, sublinhado nosso).

«Custo elegível», no caso do transporte aéreo, o preço do bilhete, podendo ser one-way (OW) ou round-trip (RT), expresso em euros, pago às transportadoras aéreas ou aos seus agentes pelo transporte do passageiro, desde que respeite a lugares em classe económica, excluindo económica sem restrições ou tarifa equivalente, conforme definido no presente decreto-lei, e corresponda ao somatório das tarifas aéreas, das taxas aeroportuárias e de eventuais encargos faturados ao passageiro que decorram de recomendações International Air Transport Association (IATA) ou de imposições legais, tais como a taxa de emissão de bilhete e a sobretaxa de combustível, excluindo os produtos e os serviços de natureza opcional, nomeadamente, bagagem de porão, quando esta tenha uma natureza opcional, excesso de bagagem, marcação de lugares, check-in, embarque prioritário, seguros de viagem, comissões bancárias, bem como outros encargos incorridos após o momento de aquisição do bilhete; (DL nº 28/2022).

«Valor máximo do custo elegível para aplicação do subsídio» é de 400 euros;

Os “montantes de referência” estabelecidos são os indicados na tabela seguinte:

Tipo de passageiro	Percurso ida e volta	
	Entre a Madeira e o Continente	Entre a Madeira e os Açores
Estudante	65,00€	89,00€
Residente ou equiparado	86,00€	119,00€

Na prática, estes valores correspondem ao “custo máximo a suportar pelos beneficiários” pelas suas viagens de ida e volta (*round-trip*), acrescendo, se for o caso, a quantia que exceder 400€, que é o valor máximo do custo elegível para aplicação do subsídio.



4.2.3. Pagamento do SSM na RAM

O pagamento do subsídio social de mobilidade é efetuado presencialmente nas lojas da empresa CTT, diretamente ao beneficiário, conforme os seguintes prazos:

- Após o sexagésimo dia a contar da data da emissão da fatura ou da fatura-recibo; e
- No prazo máximo de 90 dias a contar da data da realização da viagem de regresso.

Quando o meio de pagamento utilizado não for o cartão de crédito, o reembolso poderá ser requerido pelo beneficiário, no dia seguinte após a realização da viagem e no prazo máximo de 90 dias a contar da data da realização da viagem de regresso.

Como prova da elegibilidade, os beneficiários devem apresentar a seguinte documentação (igual ao que é na RAA, mas acrescentando a prova de elegibilidade para os menores de idade, em que um progenitor resida na RAM):

- Bilhete da viagem (cartão de embarque aéreo);
- Fatura e recibo ou fatura-recibo da compra do bilhete, com a informação sobre os vários elementos do custo elegível;
- Documento que comprove que o domicílio fiscal é nos Açores (cartão de cidadão ou cartão de contribuinte);
- Documento que comprove a identidade do beneficiário (cartão de cidadão, bilhete de identidade ou passaporte);
- Se for residente equiparado, acresce uma declaração que comprove a situação profissional, emitida pela entidade pública ou privada para a qual trabalha (o governo regional ou uma empresa, por exemplo, situada nos Açores); os menores de idade que não tenham residência habitual na Região Autónoma da Madeira, desde que um dos progenitores tenha residência habitual nesta Região, são incluídos nesta categoria, tendo de apresentar comprovativo;
- Se for estudante, acresce o certificado de matrícula, emitido pelo estabelecimento de ensino que frequenta (uma escola do 1.º ciclo ou uma universidade, por exemplo), que comprove que frequenta um curso desse estabelecimento no ano letivo correspondente à data da viagem.





4.3. Principais diferenças entre os modelos da RAA e da RAM

Os modelos para atribuição do SSM nas duas Regiões Autónomas apresentam as seguintes diferenças principais:

Em termos de	RAA	RAM
Modo de transporte	aéreo	Aéreo e marítimo (ambos fazem parte da mobilidade entre o continente e a RAA)
Beneficiários	Residentes ou equiparados e estudantes	Nos equiparados, estão incluídos os menores de idade em que um dos progenitores tenha residência na RAM
Tipo de tarifa reembolsável	Todas de classe económica	Exclui a tarifa económica sem restrições ou outra equivalente, que permita, sem penalidades, cancelar ou reencaminhar a viagem ou alterar o percurso.
Prazos para o reembolso	Até 90 dias após a realização da viagem	Exceto no caso de o pagamento ser feito com cartão de crédito, o reembolso só efetuado após 60 dias sobre a data de emissão da fatura
Valor máximo do custo elegível	Não há teto máximo	Teto máximo de 400€
Valor máximo a suportar pelos beneficiários	RAA-continente: 134€ residentes e 99€ estudantes RAA-RAM: 119€ residentes e 89€ estudantes	RAM-continente: 86€ residente e 65€ estudantes, acrescido da quantia que exceder 400€ RAM-RAA: 119€ residentes e 89€ estudantes, acrescido da quantia que exceder 400€

5. Objetivos gerais das propostas de alteração ao atual modelo e seus impactos

5.1. Anteproposta de Lei nº 11/XII - *simplifica e previne eventuais fraudes na atribuição do Subsídio Social de Mobilidade atribuído a residentes nas Regiões Autónomas*".

5.1.1. Para atingir os objetivos enunciados, a anteproposta em apreço assenta em três soluções, conforme expressas pelo proponente:

- Passaria a ser feita *“a dedução direta do valor do subsídio ao bilhete pela transportadora aérea que é reembolsada desse montante pelo Estado, através da Autoridade Tributária e Aduaneira, e fazem prova de beneficiário mediante a apresentação dos documentos comprovativos da sua elegibilidade”*.
- Segundo o proponente, *“desta forma garante-se uma maior simplificação da atribuição do subsídio social de mobilidade e um maior controlo da sua eventual utilização fraudulenta, aliviando ainda o peso que o sistema de reembolsos representa para os seus beneficiários”*.
- É proposto ainda um valor máximo da taxa de emissão de modo a *“garantir que as taxas de emissão de bilhete, elegíveis para efeitos de reembolso do subsídio social de mobilidade, tenham limites máximos aceitáveis de modo a que as companhias aéreas ou seus agentes não tenham por essa via uma fonte de receita sem limite máximo suportada pelo Estado”*.

5.1.2. Resumidamente, no desenvolvimento da anteproposta, são apresentadas três alterações em relação ao modelo vigente:

- Fixa os valores máximos das passagens a cobrar pelas transportadoras aos residentes e estudantes, em valor igual ao atual custo máximo incorrido por estes beneficiários, após o pagamento do subsídio social de mobilidade: respetivamente, 134€ e 99€ para as viagens de ida e volta entre os Açores e o continente; respetivamente, 119€ e 89€ entre os Açores e a Madeira.
- Remete para as transportadoras a responsabilidade por garantir a elegibilidade dos passageiros, por proceder ao desconto do SSM no ato da compra dos bilhetes e, posteriormente, receber do Estado esses montantes.
- Fixa um valor máximo de 30€ para a taxa de emissão do bilhete como custo elegível para efeitos do cálculo do subsídio social de mobilidade.

5.1.3. Este novo processo seria semelhante ao que vigorou nos Açores entre 2005 e 2015, como se viu no ponto 3 anterior. No entanto, o quadro regulatório dessa altura é distinto do atual, sendo de sublinhar três diferenças fundamentais:

- OSP versus liberalização – vigoravam OSP em todas as rotas, ou seja, não havia liberalização como existe atualmente nas ligações entre o continente e os aeroportos de Ponta Delgada e Terceira. Tal significava que, entre outras obrigações, as transportadoras interessadas nas rotas tinham de se



sujeitar à fixação dos preços máximos, designadamente para residentes e estudantes. Com a liberalização, as transportadoras operam conforme as regras do mercado, em que os preços são livres.

- Subsídio ao bilhete devido às transportadoras versus auxílio social de mobilidade devido aos passageiros - como compensação pela fixação de preços máximos para residentes e estudantes, no contexto das OSP, as transportadoras tinham direito a receber do Estado um subsídio ao bilhete, em valor fixo, consoante o tipo de passageiro e o percurso. Nos mercados liberalizados, as transportadoras não podem receber compensações financeiras do Estado, sendo os passageiros residentes e estudantes os diretos beneficiários de um auxílio social à mobilidade.
- Preços máximos das passagens eram superiores aos limites atuais - os preços máximos suportados pelos residentes e pelos estudantes, no contexto das OSP, eram em valor bastante superior aos valores máximos que atualmente suportam, após o pagamento do subsídio social de mobilidade. Tal significava que o esforço das transportadoras para financiar as passagens de residentes e estudantes era inferior ao que seria atualmente, mantendo-se os valores máximos atuais suportados por estes passageiros.

5.1.4. Face ao acima exposto, sem ser exaustivo, assinalam-se quais seriam os impactos do sistema apresentado na **Anteproposta de Lei nº 11/XII**.

Em termos abstratos, naturalmente que a aplicação do desconto no ato da compra favorece os beneficiários. No entanto, a transferência para as transportadoras aéreas da responsabilidade por adiantar o subsídio tem implicações alargadas, destacando-se as seguintes:

- Obriga à criação de procedimentos específicos para emissão dos bilhetes, colocando dificuldades à normalização dos produtos, o que implica desenvolvimentos tecnológicos e afetação de mais meios humanos em lojas físicas, aeroportos e nas aéreas administrativas das transportadoras, a fim de assegurar as provas da elegibilidade, bem como os processos de faturação ao Estado.
- Torna os beneficiários menos sensíveis ao preço, na medida em que não tem a necessidade de adiantar a totalidade do valor e aguardar pelo posterior reembolso. Desta forma, o beneficiário deixa de ter a necessidade de planear a viagem com antecedência mesmo que isso se traduza num encarecimento das passagens. Tal comportamento dos consumidores é contrário ao funcionamento dos sistemas de gestão da receita das transportadoras, o que poderá levar a uma menor disponibilização de tarifas promocionais, com implicações no segmento turístico, o qual é importante para a economia dos Açores.
- Aumenta o esforço de tesouraria das transportadoras, devido ao adiantamento dos descontos aos beneficiários, no intervalo de tempo entre a venda dos bilhetes (receita vendida), bem como a utilização dos serviços pelos passageiros (receita voada), e o recebimento dos respetivos subsídios do Estado.
- Transfere o risco de fraude para as transportadoras, que dificilmente poderão recuperar o valor irregularmente adiantado ao passageiro, por não ter o poder que o Estado tem em relação com o Cidadão, implicando perdas de receita total. Aliás, o risco de fraude seria potenciado visto que a rede de distribuição das companhias aéreas envolve vários canais de venda *online* e *offline*, diretos e através de parceiros, tais como companhias aéreas e agentes de viagem. A não ser que a compra só pudesse ser efetuada em balcões físicos das transportadoras, envolvendo custos adicionais e sendo

Sede
Av. Infante D. Henrique, 55-4º
9500-769 Ponta Delgada
Açores - Portugal
Tel. 351 296 209 750
Fax. 351 296 209 752
Capital Social € 5.000.000,00
Matrícula nº CRC Ponta Delgada 512 029 393
Pessoa Coletiva 512 029 393





contrário aos objetivos de digitalização em benefício de produtores e de consumidores e, também, contrário ao livre acesso por todos os canais de distribuição, especialmente agentes de viagens.

- Os custos inerentes aos processos burocráticos e aos riscos financeiros a incorrer pelas transportadoras aéreas seriam refletidos no aumento dos preços médios das passagens.
- Em última instância, o aumento dos preços médios das passagens e o desincentivo à compra de tarifas promocionais por parte dos beneficiários do SSM, levaria a um aumento dos custos a incorrer pelo Estado.
- As implicações burocráticas e financeiras representam um retrocesso na liberalização dos mercados, criando barreiras à entrada ou mesmo saídas de transportadoras. Tal situação teria consequências para os consumidores, que passariam a ter menos opções e uma muito provável subida dos preços médios.
- A comprovar esta nossa convicção, no modelo que vigorou entre 2005 e 2015, apesar de as rotas estarem abertas a qualquer transportadora europeia, apenas a TAP e a SATA as operavam, por serem empresas com organizações tradicionais, habituadas às OSP, as quais foram evoluindo com diferentes modelos. Só quando se deu a liberalização nestas rotas é que entraram a easyJet, que, entretanto, saiu, a Ryanair, que permanece e, mais recentemente a Transavia.
- Nas ligações entre o Continente e a RAM, deu-se um movimento equivalente, em que só depois da liberalização, verificada em 2008, é que entraram as companhias “low-cost”.

Em relação ao valor máximo da taxa de emissão, elegível para reembolso, concorda-se que seja uma medida acertada para que a taxa de emissão não seja utilizada como forma de cobrar serviços diversos, eventualmente de carácter opcional, que não se enquadram no objeto do SSM.

5.2. Anteproposta de Lei nº 12/XII - “Estabelece a uniformização e descentralização do Subsídio Social de Mobilidade das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira”

Tal como indica o título desta anteproposta, ela tem como objetivos uniformizar os modelos e descentralizar os processos de atribuição do SSM nas duas Regiões Autónomas.

Resumidamente, as alterações principais observadas nesta Anteproposta são as seguintes:

- Aplica-se ao transporte aéreo e também às “*ligações marítimas dentro das Regiões Autónomas como complementares*”. Exclui, desta forma, as ligações marítimas entre o continente e a RAM que são consideradas parte da mobilidade dos cidadãos residentes e equiparados nesta Região, bem como os estudantes.
- No “*custo elegível*”, é retirada a limitação que existe atualmente na Madeira, em que as tarifas sem restrições da classe económica não são elegíveis para aplicação do subsídio.
- Os “*montantes de referência*” são uniformizados para 100€, no caso de residentes ou equiparados nas Regiões Autónomas, e para 75 euros, no caso de estudantes, em todos os percursos das ligações aéreas territoriais;

Sede
 Av. Infante D. Henrique, 55-4º
 9500-769 Ponta Delgada
 Açores - Portugal
 Tel. 351 296 209 750
 Fax. 351 296 209 752
 Capital Social € 5.000.000,00
 Matrícula nº CRC Ponta Delgada 512 029 393
 Pessoa Coletiva 512 029 393





- É criado um “*valor máximo do custo elegível*” para aplicação do subsídio para os Açores, à semelhança do que existe na Madeira, no valor de 450€ para ambas as Regiões. Este limite do custo máximo elegível de 450€ é excecionado para estudantes e doentes, “*onde comprovadamente se justifique que a marcação tardia da viagem dependeu de data informada por entidade alheia ao beneficiário*”.
- Assim, o custo máximo a suportar pelos beneficiários passa a ser de 100€ ou de 75€, respetivamente para residentes e estudantes, acrescido, quando for o caso, da quantia que exceda os 450€ de valor máximo do custo elegível.
- É mantida uma “*entidade de pagamento*”, a designar pelos governos das respetivas Regiões Autónomas, a qual é responsável pela verificação da elegibilidade e pelo pagamento do SSM diretamente ao beneficiário.
- É aberta a possibilidade de cada Governo Regional “*estabelecer concessões de serviços com outras entidades que se constituam como intermediários na prestação de serviços de venda, cobrança e emissão de bilhetes de passagem, para efetivação do reembolso admitido, antes da realização das viagens.*”
- O “*prazo de pagamento*” mantém-se nos 90 dias após a realização das viagens, eliminando a exceção que existe na Madeira, em que os pagamentos efetuados com cartão de crédito só poderão ser reembolsados após 60 dias da emissão da fatura-recibo.
- Admite, no entanto, que o reembolso seja efetuado antes da realização das viagens, através de “*intermediários na prestação dos serviços de venda, cobrança e emissão de bilhetes de passagem*”.
- Prevê a possibilidade de que o pagamento ser efetuado por via electrónica, em que o beneficiário é reembolsado através da sua conta bancária.
- Fixa um valor máximo para a taxa de emissão do bilhete no valor de 30€, a considerar no “*custo elegível*”.

Em termos genéricos e na medida em que as transportadoras aéreas não são envolvidas no processo de atribuição do Subsídio Social de Mobilidade, não parece que o modelo apresentado na Anteproposta de Lei nº 12/XII ofereça dificuldades às mesmas e que possam levar a distorções nos mercados.

5.3. Projeto de Resolução nº 120/XII – “*Recomenda ao Governo Regional a intervenção na República pelo fim da burocracia no Subsídio Social de Mobilidade nos Açores*”.

O projeto de resolução em apreço tem como objetivos principais:

- “*Acabar com a burocracia no Subsídio Social de Mobilidade nos Açores, devendo os açorianos pagar, no acto da reserva da viagem, apenas o valor de 134 euros e não desembolsarem, antecipadamente, valores, por vezes, exorbitantes, deixando, assim, de haver adiantamentos e os respetivos reembolsos;*”
- “*A fixação de um tecto máximo para as taxas de emissão de bilhetes nas viagens entre os Açores e o continente*”.

Quanto ao primeiro objetivo, por não se encontrar descrito o modelo que permitiria concretizar o “*fim da burocracia no Subsídio social de Mobilidade*”, temos dificuldade em emitir parecer.

Sede
 Av. Infante D. Henrique, 55-4º
 9500-769 Ponta Delgada
 Açores - Portugal
 Tel. 351 296 209 750
 Fax. 351 296 209 752
 Capital Social € 5.000.000,00
 Matrícula nº CRC Ponta Delgada 512 029 393
 Pessoa Coletiva 512 029 393





No entanto, atentos a que o objetivo expresso pelo proponente passa por os beneficiários obterem o desconto no ato da emissão do bilhete e assumindo que tal passaria pelas transportadoras aéreas, em termos equivalentes ao da Anteproposta de Lei nº 11/XII, reiteram-se os impactos anteriormente mencionados: transferência da carga burocrática para as transportadoras aéreas, com riscos financeiros associados, criam barreiras à entrada e eventuais saídas do mercado, o que acaba por prejudicar os consumidores por terem menos opções e, muito provavelmente, os preços médios subirão, prejudicando especialmente o turismo e, de certa forma, os residentes devido a menos tarifas promocionais.

Quanto ao segundo objetivo – fixação do valor da taxa de emissão -, tal como em relação à Anteproposta de Lei nº 11/XII, nada temos a obstar, parecendo-nos mesmo uma medida ajustada.

6. Sugestão para simplificação do atual sistema

Em nosso entender, os objetivos de simplificação e de prevenção de fraudes, no atual sistema de atribuição do SSM, podem ser atingidos através da digitalização dos processos, sem alteração substancial ao modelo em vigor, que, como referido no ponto 2 deste Parecer, apresenta muitas virtualidades.

- i. O Portal da Finanças tem beneficiado de desenvolvimentos, em que a relação com os Contribuintes passou a ser quase toda ela digital, evitando que as pessoas se dirijam o mais possível às Repartições de Finanças.
- ii. Através deste mesmo Portal, ou outro sítio a desenvolver com ligação a este, os Beneficiários poderiam requerer o SSM, onde a elegibilidade estaria assegurada pelos seus códigos de acesso, permitindo o cálculo automático do valor do reembolso e pagamento através de transferência bancária.
- iii. Relativamente à prova de elegibilidade, no caso dos residentes, ela seria automática, visto a morada ser um elemento de identificação perante a Autoridade Tributária e Aduaneira; no caso dos equiparados a residentes e dos estudantes, teria de haver um processo de submissão das provas de elegibilidade, o qual poderia ter validades variáveis, consoante o contrato de trabalho ou o ano letivo de matrícula no estabelecimento de ensino; alternativamente, para estes últimos, que são em minoria, seria mantido o processo atual, junto de uma entidade de pagamento.
- iv. Para completa automatização do processo, julga-se que as transportadoras aéreas estariam dispostas a fornecer elementos da sua base de dados dos passageiros transportados nas rotas visadas, de modo a que pudesse ser feito o cruzamento da utilização das passagens e, assim, evitar que os Cidadãos tenham de submeter outros documentos, para além de preencherem um formulário com os dados da viagem.
- v. Por último, no caso dos Beneficiários que tenham dificuldade em usar as ferramentas digitais e não tenham alguém de confiança a quem recorrer, as “lojas do cidadão”, no caso dos Açores, a RIAC, fariam a submissão do pedido de reembolso, pelo mesmo portal, também para a conta bancária do Beneficiário, da mesma forma como apoiam em outros processos envolvendo a relação dos Cidadãos com a Autoridade Tributária e Aduaneira; em alternativa, poder-se-ia manter o processo através de uma entidade de pagamento, como atualmente.

Sede
Av. Infante D. Henrique, 55-4º
9500-769 Ponta Delgada
Açores - Portugal
Tel. 351 296 209 750
Fax. 351 296 209 752
Capital Social € 5.000.000,00
Matrícula nº CRC Ponta Delgada 512 029 393
Pessoa Coletiva 512 029 393



7. Conclusões

O atual modelo de SSM enquadra-se nos princípios dos auxílios sociais ao transporte para habitantes de regiões periféricas, garantindo a transparência nas relações entre as transportadoras e o Estado, e não causa qualquer obstáculo à entrada de novas transportadoras nas rotas, que funcionam em plena concorrência com livre acesso ao mercado e liberalização tarifária.

A Anteproposta de Lei nº 11/XII e o Projeto de Resolução nº 120/XII visam alterar o modelo atual, de modo a que o desconto nas passagens dos residentes e estudantes sejam feitos pelas transportadoras, no ato da compra dos bilhetes, sendo estas a garantir a elegibilidade dos mesmos e, posteriormente, receber do Estado os montantes descontados.

Em termos abstratos, tal solução parece favorecer os beneficiários, mas transfere para as transportadoras complexidade, custos e riscos financeiros, do quais se destaca:

- A dificuldade na normalização dos produtos, obrigando a desenvolvimentos tecnológicos e afetação de mais recursos humanos nas lojas físicas e aeroportos, bem como áreas administrativas para controlo dos processos de elegibilidade, emissão dos bilhetes e faturação ao Estado;
- O aumento do esforço de tesouraria das transportadoras, devido aos adiantamentos dos descontos aos beneficiários e prováveis demoras no reembolso pelo Estado;
- A perda de receita total, devido à transferência do risco de fraude para as transportadoras, ou a erros na inserção dos dados, sendo que estas dificilmente poderão recuperar os valores adiantados irregularmente aos passageiros, visto não terem o mesmo poder que o Estado perante os Cidadãos;
- O aumento do risco de fraude ou de erros na prova de elegibilidade dos beneficiários, devido à rede alargada de distribuição das transportadoras (*online, offline*, na transportadora, outras companhias parceiras e agentes de viagem), com riscos de perda de receita para as transportadoras.

Estes impactos para as transportadoras aéreas terão as seguintes consequências prováveis nos mercados:

- Distorções de mercado e criação de barreiras à entrada e eventual saída de transportadoras aéreas;
- As transportadoras que se mantiverem nos mercados tenderão a transferir os custos inerentes aos processos burocráticos e aos riscos financeiros para o consumidor, através do aumento dos preços médios;
- As transportadoras tenderão a disponibilizar menos tarifas promocionais, com efeitos no segmento turístico, devido à menor sensibilidade ao preço dos beneficiários do SSM, em virtude de não terem de adiantar o valor total das passagens;
- Eventual aumento do custo total com o SSM para o Estado.

Face às virtualidades do atual modelo e das consequências prováveis da sua alteração, parece-nos que os objetivos de simplificação do sistema e de prevenção de eventuais fraudes, que estiveram na base das iniciativas em referência, poderão ser atingidos, mantendo as transportadoras fora do processo de atribuição



do SSM, nomeadamente através de uma digitalização total ou parcial dos processos de reembolso, numa relação direta entre o Cidadão e o Estado.

Quanto à Anteproposta de Lei nº 12/XII, ela tem como objetivos uniformizar os modelos das duas Regiões Autónomas, aproximando o dos Açores ao da Madeira, e descentralizar o processo de pagamento para a alçada das respetivas Regiões. Neste modelo, as transportadoras não seriam envolvidas no sistema.

A respeito da uniformização, salvo melhor opinião, não vê razão poderosa para uma diferença de modelo de atribuição do SSM na Madeira e nos Açores.

Quanto ao objetivo de fixar um teto máximo para a taxa de emissão do bilhete, transversal às três propostas, parece-nos uma medida ajustada, que se enquadra no espírito do que pretende ser o custo elegível.

Sede
Av. Infante D. Henrique, 55-4º
9500-769 Ponta Delgada
Açores - Portugal
Tel. 351 296 209 750
Fax. 351 296 209 752
Capital Social € 5.000.000,00
Matrícula nº CRC Ponta Delgada 512 029 393
Pessoa Coletiva 512 029 393



Certificado de conclusão

ID de envelope: FC83630E38924D0CAAFFC042175ADE14

Estado: Concluído

Assunto: Utilize o serviço DocuSign: SAI S4 2022 40.doc

Envelope de origem:

Página do documento: 21

Assinaturas: 1

Autor do envelope:

Certificar páginas: 4

Iniciais: 20

Arménia Garcia

Assinatura guiada: Ativada

Av. Infante D. Henrique, no 55

Selo do ID do envelope: Ativada

São Miguel, Ponta Delgada 9504-528

Fuso horário: (UTC-01:00) Açores

20001030@sata.pt

Endereço IP: 62.48.150.62

Controlo de registos

Estado: Original

Titular: Arménia Garcia

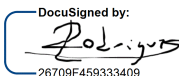
Local: DocuSign

21/07/2022 11:26:02

20001030@sata.pt

Eventos do signatário**Assinatura****Carimbo de data/hora**

Luís Rodrigues

DocuSigned by:

 26709F459333409...

Enviado: 21/07/2022 11:32:32

luis.rodrigues@sata.pt

Visualizado: 21/07/2022 11:59:09

CEO

Assinado: 21/07/2022 11:59:54

Azores Airlines

Nível de segurança: Correio eletrónico, Autenticação de conta (Nenhuma)

Adoção de assinatura: Assinatura desenhada no dispositivo

Utilizar o endereço IP: 46.189.253.155

Aviso legal de registos e assinaturas eletrónicos:

Aceite: 21/07/2022 11:59:09

ID: 7f7b76b9-cd32-4a92-951e-76a13e4cd5cd

Eventos de signatário presencial**Assinatura****Carimbo de data/hora****Eventos de entrega do editor****Estado****Carimbo de data/hora****Eventos de entrega do agente****Estado****Carimbo de data/hora****Evento de entrega do intermediário****Estado****Carimbo de data/hora****Eventos de entrega certificada****Estado****Carimbo de data/hora****Eventos de cópia****Estado****Carimbo de data/hora****Eventos relacionados com a testemunha****Assinatura****Carimbo de data/hora****Eventos de notário****Assinatura****Carimbo de data/hora****Eventos de resumo de envelope****Estado****Carimbo de data/hora**

Envelope enviado

Com hash/criptado

21/07/2022 11:32:32

Entrega certificada

Segurança verificada

21/07/2022 11:59:09

Processo de assinatura concluído

Segurança verificada

21/07/2022 11:59:54

Concluído

Segurança verificada

21/07/2022 11:59:54

Eventos de pagamento**Estado****Carimbo de data/hora****Aviso legal de registos e assinaturas eletrónicos**

ELECTRONIC RECORD AND SIGNATURE DISCLOSURE

From time to time, SATA (we, us or Company) may be required by law to provide to you certain written notices or disclosures. Described below are the terms and conditions for providing to you such notices and disclosures electronically through the DocuSign system. Please read the information below carefully and thoroughly, and if you can access this information electronically to your satisfaction and agree to this Electronic Record and Signature Disclosure (ERSD), please confirm your agreement by selecting the check-box next to 'I agree to use electronic records and signatures' before clicking 'CONTINUE' within the DocuSign system.

Getting paper copies

At any time, you may request from us a paper copy of any record provided or made available electronically to you by us. You will have the ability to download and print documents we send to you through the DocuSign system during and immediately after the signing session and, if you elect to create a DocuSign account, you may access the documents for a limited period of time (usually 30 days) after such documents are first sent to you. After such time, if you wish for us to send you paper copies of any such documents from our office to you, you will be charged a \$0.00 per-page fee. You may request delivery of such paper copies from us by following the procedure described below.

Withdrawing your consent

If you decide to receive notices and disclosures from us electronically, you may at any time change your mind and tell us that thereafter you want to receive required notices and disclosures only in paper format. How you must inform us of your decision to receive future notices and disclosure in paper format and withdraw your consent to receive notices and disclosures electronically is described below.

Consequences of changing your mind

If you elect to receive required notices and disclosures only in paper format, it will slow the speed at which we can complete certain steps in transactions with you and delivering services to you because we will need first to send the required notices or disclosures to you in paper format, and then wait until we receive back from you your acknowledgment of your receipt of such paper notices or disclosures. Further, you will no longer be able to use the DocuSign system to receive required notices and consents electronically from us or to sign electronically documents from us.

All notices and disclosures will be sent to you electronically

Unless you tell us otherwise in accordance with the procedures described herein, we will provide electronically to you through the DocuSign system all required notices, disclosures, authorizations, acknowledgements, and other documents that are required to be provided or made available to you during the course of our relationship with you. To reduce the chance of you inadvertently not receiving any notice or disclosure, we prefer to provide all of the required notices and disclosures to you by the same method and to the same address that you have given us. Thus, you can receive all the disclosures and notices electronically or in paper format through the paper mail delivery system. If you do not agree with this process, please let us know as described below. Please also see the paragraph immediately above that describes the consequences of your electing not to receive delivery of the notices and disclosures electronically from us.

How to contact SATA:

You may contact us to let us know of your changes as to how we may contact you electronically, to request paper copies of certain information from us, and to withdraw your prior consent to receive notices and disclosures electronically as follows:

To contact us by email send messages to: docusign@sata.pt

To advise SATA of your new email address

To let us know of a change in your email address where we should send notices and disclosures electronically to you, you must send an email message to us at docusign@sata.pt and in the body of such request you must state: your previous email address, your new email address. We do not require any other information from you to change your email address.

If you created a DocuSign account, you may update it with your new email address through your account preferences.

To request paper copies from SATA

To request delivery from us of paper copies of the notices and disclosures previously provided by us to you electronically, you must send us an email to docusign@sata.pt and in the body of such request you must state your email address, full name, mailing address, and telephone number. We will bill you for any fees at that time, if any.

To withdraw your consent with SATA

To inform us that you no longer wish to receive future notices and disclosures in electronic format you may:

- i. decline to sign a document from within your signing session, and on the subsequent page, select the check-box indicating you wish to withdraw your consent, or you may;
- ii. send us an email to docusign@sata.pt and in the body of such request you must state your email, full name, mailing address, and telephone number. We do not need any other information from you to withdraw consent.. The consequences of your withdrawing consent for online documents will be that transactions may take a longer time to process..

Required hardware and software

The minimum system requirements for using the DocuSign system may change over time. The current system requirements are found here: <https://support.docusign.com/guides/signer-guide-signing-system-requirements>.

Acknowledging your access and consent to receive and sign documents electronically

To confirm to us that you can access this information electronically, which will be similar to other electronic notices and disclosures that we will provide to you, please confirm that you have read this ERSD, and (i) that you are able to print on paper or electronically save this ERSD for your future reference and access; or (ii) that you are able to email this ERSD to an email address where you will be able to print on paper or save it for your future reference and access. Further, if you consent to receiving notices and disclosures exclusively in electronic format as described herein, then select the check-box next to ‘I agree to use electronic records and signatures’ before clicking ‘CONTINUE’ within the DocuSign system.

By selecting the check-box next to ‘I agree to use electronic records and signatures’, you confirm that:

- You can access and read this Electronic Record and Signature Disclosure; and
- You can print on paper this Electronic Record and Signature Disclosure, or save or send this Electronic Record and Disclosure to a location where you can print it, for future reference and access; and
- Until or unless you notify SATA as described above, you consent to receive exclusively through electronic means all notices, disclosures, authorizations, acknowledgements, and other documents that are required to be provided or made available to you by SATA during the course of your relationship with SATA.